

Provincia

PROVINCIA@ECO.BG.IT
www.ecodiberghamo.it/cronaca/section/

Trasporto pubblico Cinque macro-zone e tre livelli tariffari

Piano di bacino. Ipotesi quota unica per gli spostamenti nella stessa area e introduzione di cinque poli secondari

PIETRO GIUDICI

Un nuovo Sistema tariffario integrato di bacino (Stim), semplificato a cinque macro-zone e tre livelli tariffari, con un'unica tariffa a prescindere dalla lunghezza e dalla durata dello spostamento effettuato all'interno della zona. Ma anche l'introduzione di cinque poli secondari, accanto all'Ambito urbano e a quello interurbano (che comprende a sua volta l'Ambito «a domanda debole»): quelli di Dalmine, Albino, Ponte San Pietro, Treviglio e Seriate.

Sono i punti cardine del Programma di bacino licenziato dall'Agenzia del Trasporto pubblico locale di Bergamo. Con una precisazione importante da parte del direttore, Marcello Marino: «Quello che abbiamo inserito nel Programma di bacino è un progetto strategico, non quello che facciamo domani. Un modello che dovrà essere valutato dall'Assemblea e da Regione Lombardia: in questo momento siamo in una fase di discussione e stiamo predisponendo delle ipotesi da sottoporre all'Assemblea». Precisazione che arriva dopo la scadenza del termine previsto per la presentazione delle osservazioni formali, che sono già state pubblicate sul sito dell'Agenzia. Ne sono arrivate in tutto 43: ora l'Agenzia provvederà ad acquisi-

re questi rilievi per poi provare a portare in approvazione il nuovo Piano a settembre e partire con i bandi di gara tra la fine dell'anno e l'inizio del 2026.

Il sistema tariffario proposto

Il modello avanzato dall'Agenzia è senza dubbio «rivoluzionario», per dirla con il direttore. Soprattutto per quanto riguarda il nuovo sistema tariffario integrato, che comunque è «un'ipotesi

■ **Marino (Atp):**
«Avvantaggiare chi usa il servizio pubblico per più chilometri»

■ **Alcuni dei rilievi al Piano criticano il nuovo sistema temendo costi più alti per l'area urbana**

tesa, quella che in questo momento corrisponderebbe agli indirizzi di Regione Lombardia». Il Bacino di Bergamo verrebbe suddiviso in cinque macro-zone: l'Ambito di Servizio urbano, la zona Ovest, la zona Seriana-Scalve, la zona Est e la zona Pianura Ovest. Tre, invece, i livelli tariffari: la tariffa di Ambito

urbano, quella di zona e quella di Bacino. La novità più rilevante riguarda gli spostamenti all'interno della stessa zona: che siano di una manciata di minuti o di diversi chilometri, utilizzando uno o più mezzi di trasporto, il costo sarebbe lo stesso. Un esempio: per raggiungere Ponte San Pietro partendo da Mapello o da Piazza Brembana si pagherebbe la stessa tariffa.

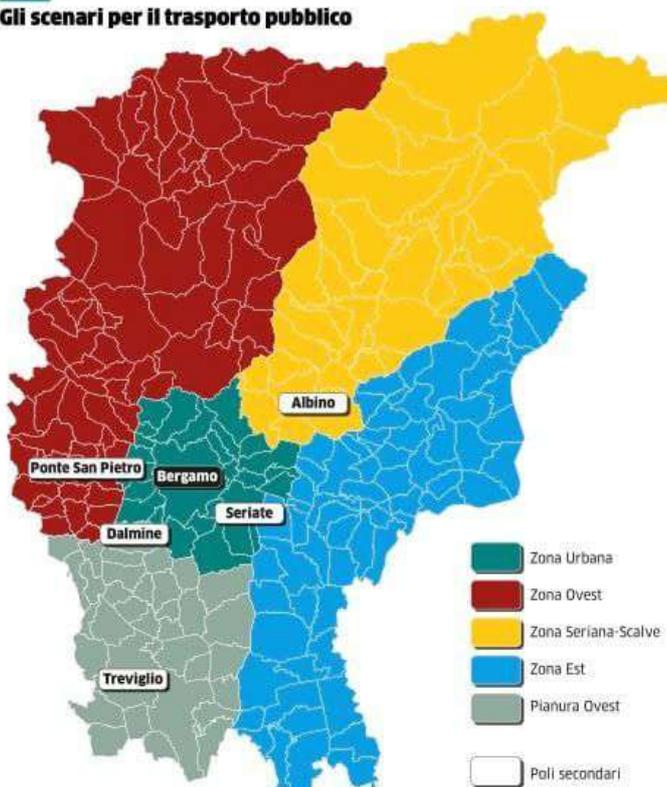
«Può sembrare strano perché va contro a quello che si percepisce abitualmente: più viaggi e più paghi. Ma la tendenza è quella di cercare di avvantaggiare chi utilizza il servizio pubblico per più chilometri, perché produce sostenibilità rispetto a chi usa l'automobile. Una tariffa che non sia proporzionata alla lunghezza del viaggio ma che premi addirittura i viaggi lunghi può essere un'idea». Le osservazioni pervenute all'Agenzia mostrano però preoccupazione da parte di alcuni soggetti del territorio, Ath, Teb e i consorzi del trasporto extraurbano criticano il sistema tariffario proposto, sostenendo che porterebbe a un aggravio dei costi nell'area urbana e a un peggioramento dell'elasticità della domanda. «Stiamo facendo le simulazioni e francamente non sappiamo da dove vengano i loro numeri. Secondo me, oggi si può discutere del modello, ma rigettarlo sulla base di ipotesi di tariffe che oggi non esistono mi sembra quantomeno avventato», osserva Marino.

L'obiettivo: lanciare la gara tra fine anno e inizio 2026

Analizzate le 43 osservazioni mosse al Programma di bacino, l'Agenzia punta a bandire la gara di affidamento tra fine 2025 e inizio 2026



Gli scenari per il trasporto pubblico



Fonte: Proposta di Programma di bacino per il trasporto pubblico locale

L'indicazione di Comune di Bergamo e Provincia

«La copertura non passi da aumenti per l'utenza»

«Prevedere la copertura di eventuali fabbisogni finanziari legati all'attuazione del Piano mediante il reperimento di risorse pubbliche o di altra fonte aggiuntiva e non, impropriamente, mediante un ipotetico incremento delle tariffe legato all'adozione del Sistema tariffario integrato». È uno degli aspetti evidenziati dalla sindaca di Bergamo Elena Carnevali e dal presidente della Provincia Pasqua-

le Gandolfi, nella loro osservazione al Programma di bacino presentata in maniera congiunta. Trattasi, chiariscono Palafrizzoni e Via Tasso, di «raccomandazioni di massima», visto che i due enti sono anche soci dell'Agenzia, e dunque in assemblea potranno «fornire un apporto di merito». Intanto, la sottolineatura passa dal considerare per ora il nuovo Programma di bacino «un piano

strategico e non operativo, la cui fisionomia e decorrenza effettiva sarà legata al verificarsi di alcune condizioni, tra cui la messa in esercizio dei nuovi servizi in corso di realizzazione». E proprio sui nuovi servizi c'è la richiesta, in attesa dell'entrata in vigore del Programma di bacino, di definire «affidamenti transitori», in particolare per E-Br e T2, «a favore degli attuali operatori». Le nuove infrastrutture dovrebbero infatti essere già pronte per il luglio del prossimo anno, mentre il percorso dei nuovi affidamenti si concluderà successivamente.

Da settembre lieve rialzo per servizi integrati e ferroviari

Invariate le tariffe per le corse degli autobus, ma qualche ritocco per i servizi integrati e ferroviari. L'incremento, che scatta dal primo settembre ed è dovuto all'inflazione, riguarda soprattutto gli abbonamenti annuali dove l'aumento arriva fino a 7 euro, mentre per i biglietti ordinari l'aumento è di 10 centesimi, ma solo per alcune fasce chilometriche, compresa, però, la tratta tra Bergamo e Milano.

A comunicarlo è l'Agenzia di Trasporto pubblico locale di Bergamo che ha adeguato le tariffe conformandosi alla

normativa regionale e a seguito della comunicazione del Pirellone circa il tasso di variazione basato sugli indici Istat che misurano l'inflazione.

Essendo la variazione registrata contenuta (0,317%), la scelta è stata quella di non procedere all'adeguamento delle tariffe del Trasporto pubblico locale su gomma rinviandolo al prossimo anno.

Diverso, invece, il discorso per i servizi integrati e ferroviari per i quali Regione Lombardia aveva già annunciato il recepimento degli aumenti. In questo caso il Consiglio di amministrazione dell'Agen-

zia ha recepito gli incrementi delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico regionale per l'anno 2025, che erano ferme al 2023: + 0,588% per le tariffe Stil (in sostanza tutta la Lombardia escluse Milano e Brianza, ndr) del vettore ferroviario e + 0,508% per le tariffe del Trasporto pubblico locale.

I singoli biglietti del treno, su alcune fasce chilometriche, compresa quella tra 50 e 60, da Bergamo a Milano, aumenteranno di 10 centesimi. Sulle altre fasce il costo resta invariato. Per i carnet l'aumento varia tra i 50 centesimi



Passeggeri in attesa alla stazione di Ponte San Pietro

e l'euro, ma anche in questo caso solo per alcune fasce. Stesso discorso per gli abbonamenti settimanali e mensili, mentre per gli annuali l'incremento varia da 1 a 7 euro: 6 euro lungo la tratta da Bergamo a Milano.

In rialzo, rispettivamente di 2 e 7 euro, anche le tariffe integrate regionali «Io viaggio ovunque in Lombardia» trimestrali e annuali per viaggiare su tutti i mezzi pubblici di tutta la Lombardia e, infine, le tariffe integrate regionali «Io viaggio ovunque in Provincia» per viaggiare su tutti i mezzi pubblici della Bergamasca, dove gli abbonamenti mensili costeranno un euro in più.

Claudia Esposito

I COSTI DI ESERCIZIO DEL TRASPORTO PUBBLICO

Tpl, tra i 95 e i 128 milioni annui per coprire il servizio nel bacino

L'ipotesi di nuovo sistema tariffario integrato

Sistema integrato: Tutti i modi a disposizione per quel viaggio: treno, tram, bus, funi...

Struttura a 5 zone: Ambito di servizio urbano

- Zona Ovest
- Zona Seriana-Scalve
- Zona Est
- Zona Pianura Ovest

3 livelli tariffari: Tariffa di Ambito Urbano

- Tariffa di Zona
- Tariffa di Bacino

I costi di esercizio

	TPL minimo		TPL ottimale	
	da	a	da	a
Offerta complessiva in milioni vett-km all'anno	21,6		26,7	
Costi stimati	94,7	104,6	115,9	128,1
Introiti di traffico stimati	40,9	45,3	45,7	50,5
Corrispettivi necessari in milioni di euro all'anno	59,1	65,3	77,1	85,3

I costi di investimento

- Rinnovo materiale rotabile:** 240-260 milioni di euro, di cui circa 130 finanziati con bandi Ministeriali
- Adeguamento fermate:** 57 milioni di euro, di cui 40 per risolvere situazioni prioritarie
- Adeguamento interscambi:** da definire con progettazione

DANIELI ROSSI/5M

I poli secondari

L'altra novità importante è l'introduzione dei poli secondari. «La nostra rete di trasporti oggi è tutta centrata sul capoluogo. Ci sono però poli più piccoli che intrattengono relazioni e scambi con i Comuni vicini oltre che con Bergamo, come Dalmine, Albino, Ponte San Pietro, Treviglio e Seriate. Ma la mobilità che si esprime attorno a loro è prevalentemente privata, oppure scolastica. Intensificare queste relazioni, trasformarle da extra a suburbane, potrebbe creare delle micro-reti attorno a questi poli e intercettare più utenti.

Il nodo resta quello delle risorse: per poter attuare gli obiet-

tivi di qualità del servizio serve passare dallo scenario «minimo», che vede un'offerta complessiva di 21,6 milioni vett-km annui (la somma delle distanze percorse da tutti i veicoli impegnati dal servizio pubblico), allo scenario «a tendere», che dovrebbe garantire 26,7 milioni di vett-km annui. Per eliminare la forbice servono tra i 13 e i 15 milioni di euro in più: «L'agenzia sta lavorando anche per capire come attivare risorse alternative a quelle pubbliche, però il Programma di bacino aveva l'obiettivo non definire che cosa facciamo domani ma verso quale obiettivo si può andare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tra i 94,7 e i 104,6 milioni di euro. Sono i costi annuali stimati per finanziare il Trasporto pubblico locale (Tpl) «minimo», ovvero quello che garantisce un'offerta complessiva di 21,6 milioni vett-km annui. Per arrivare a coprire il Tpl «ottimale» - che

coprirebbe 5,1 milioni vett-km annui in più, arrivando a 26,7 - servirebbero invece dai 115,9 ai 128,1 milioni. Questi due scenari differenti garantirebbero introiti da traffico stimati rispettivamente tra i 40,9 e i 45,3 e tra i 45,7 e i 50,5 milioni di euro all'anno, con un rapporto introiti/costi che passa dal 43% del

primo caso al 39% del secondo.

Ci sono poi i costi di investimento: tra i 240 e i 260 milioni di euro (di cui circa 130 finanziati con bandi ministeriali) per il rinnovo di materiale rotabile e 57 milioni per l'adeguamento delle fermate, di cui 40 solo per risolvere le situazioni prioritarie.



«Romano, serve di più» Le richieste della Bassa

Le osservazioni. Sono in tutto 14 quelle dei Comuni di Pianura. «I dati utilizzati non sono i più recenti»

PIANURA

Dieci osservazioni al Piano di bacino presentato dall'Agenzia per il Trasporto pubblico locale di Bergamo, riunite in un unico documento condiviso da 16 amministrazioni comunali della Pianura, guidate da Treviglio. Gli altri Comuni firmatari sono Romano, Caravaggio, Barbata, Bariano, Canonica d'Adda, Ciserano, Cividate, Covo, Fara Gera d'Adda, Fontanella, Fornovo San Giovanni, Isso, Pagazzano, Pontirolo Nuovo e Spirano. Si aggiungono poi le quattro osservazioni di Cologno al Serio, che comunque, in apertura della pec inviata all'Agenzia, specifica di «condividere le osservazioni formulate dai Comuni della Pianura». La Bassa bergamasca si mobilita e chiede alla presidente Angela Ceresoli e al direttore Marcello Marino di ascoltare le proprie esigenze.

In cima alla lista dei desideri c'è il riconoscimento della giusta importanza ai due poli di Treviglio e Romano. In particolare, per quanto riguarda Treviglio, «la presenza di scuole di grado superiore, dell'ospedale e di due stazioni ferroviarie con collegamenti diretti per Bergamo e Milano (ma anche Brescia e Cremona) evidenzia infatti una strategicità di cui il Piano pare tenere conto solo marginalmente non prevedendo, ad esempio, un servizio urbano che possa essere funzionale anche a un'offerta cittadina e territoriale che possa agevolare le aree periferiche, rendere maggiormente accessibili le zone produttive e rafforzare i collegamenti scolastici».

Ancora più grave, secondo i 17 Comuni, «è la mancata classificazione come "polo secondario" della città di Romano di Lombar-



Studenti alla fermata del pullman della stazione di Romano (ESN)

dia, che è invece inserito nel più generico "Ambito interurbano" che include "l'ambito a domanda debole". Insomma: per il polo di Romano serve di più.

E per sostenere la tesi, i Comuni portano all'attenzione dell'Agenzia alcuni elementi. Come quello sul carico di studenti che ogni giorno arriva in città: Romano «si posiziona come il quinto Comune per numero di iscritti in provincia, superando anche Comuni classificati come "poli secondari", come ad esempio Seriate e Albino» e vanta una «significativa utenza scolastica, che rappresenta il 38% degli spostamenti complessivi su Tpl a livello di bacino».

C'è poi il tema delle logistiche

e della mobilità lavorativa che ne deriva. «L'Agenzia - si legge nel documento - ammette esplicitamente che i tempi e i collegamenti delle linee del Tpl non sempre permettono un coordinamento con la turnazione dei dipendenti in questi comparti logistici. Questa è una chiara ammissione di una lacuna nel servizio attuale che impatta direttamente la mobilità lavorativa. Le soluzioni proposte, come l'introduzione di "servizi a chiamata" in aree come quella di Romano e comuni limitrofi - prosegue l'osservazione - possono essere interpretate come soluzioni complementari, innovative o sperimentali, ma non come un potenziamento delle linee di forza "cadenzate" o "por-

tanti interurbane", che sono invece previste per i poli secondari e le aree urbane».

Tra le altre osservazioni avanzate dai Comuni della Pianura, una riguarda la stazione ferroviaria di Caravaggio: si chiede «un'attenzione maggiore al potenziamento del servizio al fine di favorire un coordinamento migliore con il sistema di trasporto ferroviario che garantisca il potenziamento del collegamento della città con la stazione di Viduggio, in particolare nelle fasce orarie del primo mattino e del tardo pomeriggio e sera, per favorire lo spostamento di pendolari e studenti».

Più in generale, fanno notare gli amministratori della Bassa, «molti dati di contesto a cui fa riferimento il Piano di bacino non sono i più recenti disponibili e non sembrano emergere in modo chiaro gli indicatori che vedono la Pianura tra i territori più dinamici della Provincia e della Regione». La Pianura si dimostra critica anche verso il sistema tariffario: «La mancata integrazione tariffaria con il sistema della mobilità su rotaia rappresenta il punto debole del Piano di bacino: nel merito, anche alla luce delle recenti dichiarazioni di esponenti regionali, si invita a caldeggiare fortemente la piena integrazione tariffaria tra i vari sistemi rendendo così più attrattivo e appetibile il servizio di trasporto pubblico locale».

Cologno, dal canto suo, vede di buon grado la previsione del servizio a chiamata nell'area della Pianura: «Dal nostro punto di vista, un sistema che includa anche Cologno al Serio tra i punti di raccolta o transito può rispondere efficacemente alla domanda dispersa dei territori limitrofi, garantendo flessibilità e inclusività». E segnala l'esigenza «strategica» di reintrodurre le corse festive, oggi assenti sulle linee che attraversano il territorio. «La soppressione di queste corse ha reso di fatto non accessibili numerose iniziative culturali e turistiche sia nel capoluogo di provincia sia nel nostro comune, dove si stanno promuovendo eventi e percorsi di valorizzazione del patrimonio storico, ambientale e gastronomico».

PI. GIU.

«T2, fondamentali navette ad anello verso le fermate»

Il nodo dei parcheggi di interscambio, la richiesta di collegamenti efficaci tra la nuova linea tranviaria e le zone periferiche, ma anche la convinzione che sia importante far partire il servizio da subito «a regime», e anzi con un «impianto iniziale potenziato».

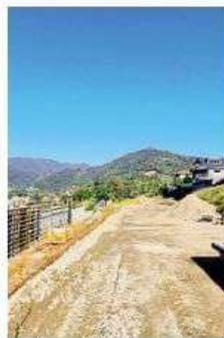
I sindaci di Paladina, Almè, Sorisole, Ponteranica e Villa d'Almè hanno messo nero su bianco insieme le loro richieste e riflessioni sulla futura T2, in corso di realizzazione. La premessa è chiara: «Abbiamo sostenuto le fasi di progettazione e accettato i disagi dei cantieri con la consapevolezza di contribuire a

una trasformazione importante. Per questo riteniamo necessario che l'infrastruttura venga utilizzata e implementata al massimo delle sue possibilità». Di qui le considerazioni. Capo primo: «È fondamentale che tutte le zone periferiche che oggi sono servite da trasporto su gomma non vengano trascurate, ma anzi valorizzate attraverso servizi navetta ad anello, con maggiore frequenza e capillarità, collegando i quartieri e le frazioni alle fermate Teb». Altra richiesta è il prolungamento del servizio «nelle fasce serali del venerdì e del sabato, almeno fino a mezzanotte, con una caden-

za oraria adeguata (anche ogni 30 minuti). Una misura fondamentale per garantire ai giovani e alle famiglie un'alternativa sicura e sostenibile alla mobilità privata». Quanto ai flussi scolastici, «pur apprezzando la disponibilità a prolungare alcune corse provenienti dalle valli fino a Bergamo negli orari di punta scolastici, riteniamo fondamentale che questa misura non venga adottata come soluzione strutturale fin da subito». La proposta è invece di prevedere per tutti l'interscambio a Villa d'Almè, con corse molto frequenti («ogni cinque minuti»), e valutare invece successivamente

l'eventuale mantenimento di corse dirette dalle Valli al capoluogo. Un suggerimento che punta a non rischiare di «sottoutilizzare l'infrastruttura», ma che va in direzione opposta rispetto a quanto evidenziato, per esempio, dal Comune di San Pellegrino, secondo cui invece anche nelle fasce non scolastiche «l'attestamento delle corse su Villa d'Almè anziché Bergamo, con la conseguente necessità di ricorrere alla tramvia per raggiungere la città capoluogo, si ritiene costituisca un elemento che scoraggerà ulteriormente l'utilizzo del mezzo pubblico».

Tornando ai sindaci della T2,



Cantiere a Villa d'Almè

«sappiamo, e lo rimarchiamo in questa sede, che vi è una criticità legata ai parcheggi di interscambio - scrivono -. La somma dei parcheggi previsti nelle aree di Villa d'Almè e Almè (incluso il Gres) non appare sufficiente a garantire un'efficace integrazione con il mezzo privato».

Riguardo alle corse da e per le valli che si attestano a Villa d'Almè, la sindaco Valentina Ceruti aggiunge la richiesta che non vi sia un unico nodo di interscambio in via Mazzi (nel già previsto parcheggio), ma che questo venga utilizzato per le corse dalla Valle Brembana, mentre i pullman dalle Valle Imagna si attestino al capolinea T2 in via Fratelli Calvi, per evitare «un eccessivo congestionamento di mezzi di trasporto pubblico».